



Cahiers d'histoire

46-1 | 2001
Varia

"À la course, bourgeois ?" Cochers et bourgeois lyonnais de la Belle époque

Jean-Pierre Aguerre



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ch/93>
ISSN : 1777-5264

Éditeur

Comité historique du Centre-Est

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2001
ISSN : 0008-008X

Référence électronique

Jean-Pierre Aguerre, « "À la course, bourgeois ?" Cochers et bourgeois lyonnais de la Belle époque », *Cahiers d'histoire* [En ligne], 46-1 | 2001, mis en ligne le , consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ch/93>

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

© Tous droits réservés

"À la course, bourgeois ?" Cochers et bourgeois lyonnais de la Belle époque

Jean-Pierre Aguerre

RÉSUMÉS

Les cochers de fiacre lyonnais forment une corporation mêlant petits patrons et salariés. Son essor s'affirme entre les années 1880 et la fin du XIX^e siècle. Cet artisanat de transport est essentiellement au service des classes dirigeantes de la Belle époque qui fuient la promiscuité sociale des transports de masse inaugurée par les tramways. Cette fuite débouche sur une situation paradoxale. Les utilisateurs de fiacres sont contraints de négocier pied à pied, avec une corporation qui n'est qu'une émanation des catégories sociales dont ils entendent se protéger. Les tarifs inapplicables et les pratiques coutumières qui s'affirment débouchent sur des conflits inédits, stimulés par la rencontre de deux mondes opposés. L'administration, placée en position arbitrale, s'efforce de maintenir une situation acceptable. Elle réaffirme la prééminence sociale des clients sans compromettre pour autant la situation précaire de la profession.

Hackney-carriage drivers in Lyons formed a corporation of small company owners and employees which greatly developed between the 1880s and the end of the 19th century. This small transport business was mainly used by upper—class people of the *Belle Époque*: they tended to shy away from the social promiscuity engendered by mass transport which began with the birth of the tram. Paradoxically, this repugnance forced them to negotiate step-by-step with a corporation issued from the very social class they wanted to avoid. Unrealistic fares and imbedded traditional practices resulted in social conflicts exacerbated by the clash of two different worlds. The administration, forced into the position of negotiator, did its best to satisfy

both customers and drivers. It upheld the social superiority of the customers while trying at the same time not to weaken an already precarious profession.

INDEX

Mots-clés : Histoire sociale, Transports

Index chronologique : XIXe siècle, XXe siècle